

Autobahnkreuz für ein Monster

Teil zwei des Mega-Umzugs im rheinischen Braunkohlerevier. Nachdem im Juni Absetzer 756 plus Begleitung Bahnlinie und Bundesstraße gequert hat (wir berichteten im letzten Schwertransportmagazin), wartet jetzt eine vielbefahrene Bundesautobahn als Hindernis auf dem Weg zum neuen Einsatzort.

Text und Bilder: Klaus-P. Kessler



Während die Radlader den Sand bis an den Autobahnrand schieben, warten hinten die Großgeräte auf die Überquerung.

Wie viel Zeit braucht es, ein Autobahnkreuz zu bauen? Zwei Jahre? Zwölf Monate? Nein: ganze achtzig Minuten benötigten am Abend des 29. August vier große Radlader und fünf Planiertrauben, um die zuvor rechts und links der A 61 aufgehäuften Sandberge zu einer etwa 170 cm hohen und 60 m breiten Fahrbahn zusammenzuschieben und zu verfestigen.

Zuvor hatten flinke Monteurshände die Leitplanken entlang der vierstreifigen Fernstraße demontiert und die Leitpfosten entfernt. Wie schon im Juni, so musste auch jetzt eine parallel zur Asphaltpiste verlaufende Hochspannungsleitung niedergelegt werden. Hochspannung auch bei den vielen Tausend Zuschauern. Hatte der Verkehrsfunk schon während des gesamten Samstags

auf die abendlich-nächtliche Vollsperrung wegen „Überquerung eines Großraumbaggers“ hingewiesen, so blieb das ganz große Chaos aus. Die Nachricht zog aber viele Menschen auch aus dem weiten Umland auf die menschenleere Autobahn. Ältere fühlten sich an die Sonntagsfahrverbote in den Siebzigern des letzten Jahrhunderts erinnert.

Ein letzter Test mit einem Unimog der Feuerwehr. Dann wird das „Autobahnkreuz“ freigegeben. Ein Raunen geht durch die Menge, Blitzlichter flackern auf: Der „kleine“ Bandwagen, wie der große Bruder seit Tagen auf der östlichen Autobahnseite im Acker geparkt, setzt seine 1.779 t in Bewegung. Die beeindruckende Maschine krabbelt auf ihren gewaltigen Kettenlaufwerken im Schritt-



Noch bei Tageslicht beginnt der Bau der Kreuzungsfahrbahn ...



... und wächst schnell von beiden Seiten.



Zuerst kreuzt der „kleine“ Bandschleifenwagen die A 61.



Es folgt der über 180 m lange Absetzer, dessen Ende in der Dunkelheit verschwindet.

Es folgt der zweite Akt des großen Raupen- und Radlader-Balletts: Freilegen der Autobahn!

tempo die Rampe an der abgeflachten Autobahnböschung hinauf. Statt Fahrgeräusche ächzt und knackt es im stählernen Gebälk der gewaltigen Struktur des Riesen-Geräts. Fast scheinen sich der hintere Teil von „BSW 946“ und der im Format einer Rheinbrücke auskragende Arm des nachfolgenden „Hauptdarstellers“ im nächtlichen Himmel zu berühren. Über 5.000 t schwer und in allen Abmessungen das Vorausfahrzeug deutlich überragend, verschwinden Anfang und Ende der von Elektromotoren angetriebenen „selbstfahrenden Arbeitsmaschine“ in der Dunkelheit, gekennzeich-

net von diversen Lampen, in deren Licht die Warnweste tragenden Personen weit oben die unglaublichen Ausmaße dieser Maschine erst in einen wahren Maßstab rücken.

Noch viel Zeit bis Mitternacht. Die Show ist vorüber. Absetzer und Bandschleifenwagen haben die andere Seite der Autobahn problemlos und schneller als geplant erreicht. Es folgt der zweite Akt des großen Raupen- und Radlader-Balletts: Freilegen der Autobahn! Das braucht dann aber mehr als eine Stunde zwanzig. Kein Problem. Schließlich gibt der Verkehrsfunksprecher im Radio den möglichen Feierabend vor: Vollsperrung der Autobahn von 19 Uhr dreißig bis acht Uhr morgens. Spätestens dann ist das vergängliche Autobahnkreuz Geschichte. Für das stählerne Riesengespann warten auf den wenigen Restkilometern bis zum neuen Einsatzort im Tagebau Hambach keine größeren Hindernisse mehr.

„Das war’s dann wohl,“ konstatiert einer der Zuschauer und meint damit sicherlich auch die Tatsache, dass Umzüge dieser Art damit wohl der Vergangenheit angehören. Denn wenn der Tagebau Hambach ausgebeutet ist, sind die Maschinen jeweils über sechzig Jahre alt. Zeit für die Rente – oder die „Abwrackprämie“!

Klaus-P. Kessler für STM



Mit Schrittgeschwindigkeit überqueren 5.000 t die Autobahn.